

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian Kota Malang

1. Sejarah Singkat Kota Malang

Kota Malang seperti kota-kota lain di Indonesia pada umumnya baru tumbuh dan berkembang setelah hadirnya pemerintah kolonial Belanda. Fasilitas umum di rencanakan sedemikian rupa agar memenuhi kebutuhan keluarga Belanda. Kesan diskriminatif itu masih berbekas hingga sekarang. Misanya Ijen Boulevard kawasan sekitarnya hanya dinikmati oleh keluarga-keluarga Belanda dan Bangsa Eropa lainnya, sementara penduduk pribumi harus puas bertempat tinggal di pinggiran kota dengan fasilitas yang kurang memadai. Kawasan perumahan itu sekarang bagai monumen yang menyimpan misteri dan seringkali mengundang keluarga-keluarga Belanda yang pernah bermukim disana untuk bernostalgia.

Pada tahun 1879, di Kota Malang mulai beroperasi kereta api dan sejak itu Kota Malang berkembang dengan pesatnya. Berbagai kebutuhan masyarakatpun semakin meningkat terutama akan ruang gerak melakukan berbagai kegiatan. Sejalan perkembangan tersebut di atas, urbanisasi terus berlangsung dan kebutuhan masyarakat akan perumahan meningkat di luar kemampuan pemerintah, sementara tingkat ekonomi urbanisasi sangat terbatas, yang selanjutnya akan berakibat timbulnya perumahan-perumahan liar yang pada umumnya berkembang di sekitar daerah perdagangan, di sepanjang jalur hijau, sekitar sungai, rel kereta api dan lahan-lahan yang dianggap tidak bertuan. Selang beberapa lama kemudian daerah itu menjadi perkampungan, dan degradasi kualitas lingkungan hidup mulai terjadi dengan segala

dampak bawaannya. Gejala-gejala itu cenderung terus meningkat, dan sulit dibayangkan apa yang terjadi seandainya masalah itu diabaikan.

2. Geografis Kota Malang

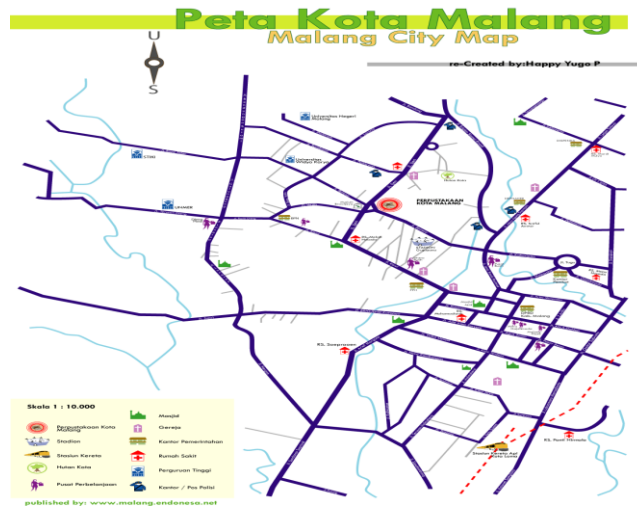
Kota Malang yang terletak pada ketinggian antara 440 – 667 meter diatas permukaan air laut, merupakan salah satu kota tujuan wisata di Jawa Timur karena potensi alam dan iklim yang dimiliki. Letaknya yang berbeda ditengah-tengah wilayah Kabupaten Malang secara astronomis terletak $112,06^{\circ}$ - $112,07^{\circ}$ Bujur Timur dan $7,06^{\circ}$ - $8,02^{\circ}$ Lintang Selatan, dengan batas wilayah sebagai berikut :

(www.makangkota.go.id)

- Sebelah Utara : Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso Kabupaten Malang.
- Sebelah Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang Kabupaten Malang.
- Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang.
- Sebelah Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten Malang.

Gambar 1.1

Peta Kota Malang



Sumber : *Data Sekunder*, diolah, 2017

3. Visi Misi Kota Malang

Visi Kota Malang adalah sebagai berikut :

“Menjadikan Kota Malang sebagai kota bermartabat” Kata “bermartabat” dalam visi Kota Malang tersebut berasal dari akronim dari : **B**ERsih, **M**akmur, **A**dil, **R**eligius-toleran, **T**erkemuka, **A**man, **B**erbudaya, **A**sri, dan **T**erdidik. Akronim ini yang dijadikan prioritas pembangunan yang menunjuk pada kondisi-kondisi yang hendak diwujudkan oleh Kota Malang periode 2013-2018.

Istilah “Martabat” adalah istilah yang menunjuk pada harga diri kemanusiaan yang memiliki arti kemuliaan, sehingga diharapkan Kota Malang dapat tercipta suasana kemuliaan sesuai Visi Kota Malang tersebut. Untuk dapat disebut sebagai Kota Bermartabat, maka diwujudkan Kota Malang yang aman, tertib, bersih, dan asri, dimana masyarakat Kota Malang adalah Masyarakat yang mandiri, makmur, sejahtera,

terdidik, dan berbudaya, serta memiliki nilai religiusitas yang tinggi. Dilandasi dengan sikap toleransi terhadap perbedaan-perbedaan yang ada di tengah-tengah masyarakat, selain itu Pemerintah Kota Malang yang bersih dari KKN dan sungguh-sungguh melayani masyarakat. Sehingga, Kota Malang secara umum akan memiliki keunggulan-keunggulan dan berdaya saing tinggi untuk dapat menempatkan diri sebagai Kota yang tekemuka dengan berbagai prestasi di berbagai bidang.

Dalam rangka untuk mewujudkan visi tersebut, maka misi Kota Malang sebagai berikut :

- 1) Menciptakan masyarakat yang makmur, berbudaya dan terdidik berdasarkan nilai-nilai spiritual yang agamis, toleran dan setara.
- 2) Meningkatkan kualitas pelayanan publik yang adil, terukur, dan akuntabel.
- 3) Mengembangkan potensi daerah yang berwawasan lingkungan yang berkesinambungan, adil, dan ekonomis.
- 4) Meningkatkan kualitas pendidikan masyarakat Kota Malang sehingga bisa bersaing di era global.
- 5) Meningkatkan kualitas kesehatan masyarakat Kota Malang baik fisik maupun mental untuk menjadi masyarakat yang produktif.
- 6) Membangun Kota Malang sebagai kota tujuan wisata yang aman, nyaman, dan berbudaya.
- 7) Mendorong pelaku ekonomi sektor informal agar lebih produktif dan kompetitif.
- 8) Mendorong produktivitas industri dan ekonomi skala besar yang berdayasaing, etis dan berwawasan lingkungan.

- 9) Mengembangkan sistem transportasi terpadu dan insfrastruktur yang nyaman untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat. (www.malangkota.go.id).

4. Tri Bina Cita Kota Malang

Dalam sidang yang diadakan pada tahun 1962 yang merupakan sidang Paripurna Gotong Royong Kotapraja Malang menetapkan Kota Malang sebagai kota :

- a) Kota Pelajar/Kota Pendidikan
- b) Kota Industri
- c) Kota Pariwisata

Ketiga ciri tersebut tentunya harus selalu dibina serta menjadi cita-cita- bagi masyarakat Kota Malang sehingga kemudian disebut dengan Tribina Cita Kota Malang.

5. Demofrafis Penduduk dan Sosiologi Kota Malang

Kota malang memiliki luas 110,06 Km². Jumlah penduduk Kota Malang yaitu sebesar 820.243 jiwa (sensus tahun 2014), yang terdiri dari 404.553 jiwa penduduk laki-laki, dan penduduk perempuan sebesar 415.690 jiwa. Kepadatan penduduk kurang lebih dari 7.453 jiwa per kilometer persegi. Penduduk tersebar di 5 kecamatan, 57 kelurahan, 536 unt RW dan 4.011 unit RT.

Berikut ini disajikan tabel yang menunjukkan jumlah penyebaran penduduk Kota Malang :

Tabel 1.6

No	Nama Kecamatan	Jumlah Penduduk	Nama Kelurahan/Desa
1.	Klojen	205.907 jiwa	Kasin, Sukoharjo, Kidul Dalem, Kauman, Bareng, Gadingkasri, Oro-Oro Dowo, Klojen, Rampal, Celaket, Samaan, dan Penanggungan.
2.	Blimbing	172.333 jiwa	Jodipan, Polehan, Kesatrian, Bunulrejo, Purwantoro, Pandanwangi, Blimbing, Purwodadi, Polowijen, Arjosari, dan Balarjosari.
3.	Kedungkandang	174.447 jiwa	Arjowinangun, Tlogowaru, Wonokuyo, Bumiayu, Buring, Mergosono, Kotalama, Kedungkandang, Sawojajar, Madyopuro, Lesanpuro, dan Cemorokandang.
4.	Sukun	181.513 jiwa	Kebunsari, Gadang, Ciptomulyo, Sukun, Bandungrejosari, Bakalan, Krajan, Mulyorejo, Bandulan, Tanjungrejo, Pisangcandi, dan Karangbesuki.
5.	Lowokwaru	186.013 jiwa	Merjosari, Dinoyo, Sumbersari, Ketawanggede, Jatimulyo, Lowokwaru, Tulusrejo, Mojolangu, Tanjungsekar, Tasikmadu, Tunggulwulung, dan Tlogomas.

Sumber: www.malangkota.go.id Tahun 2015

Etnik masyarakat Kota Malang terkenal religius, dinamis, suka bekerja keras, lugas dan bangga dengan identitasnya sebagai Arek Malang (Arema). Komposisi penduduk asli berasal dari berbagai etnik (terutama suku Jawa, Madura, sebagian kecil keturunan

Arab dan Cina). Kota Malang juga terdapat warga pendatang, yaitu sebagai pedagang, pekerja, dan pelajar/mahasiswa yang tidak menetap dan dalam kurun waktu tertentu kembali ke daerah aslinya.

B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang.

1. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang

Dinas perhubungan Kota Malang mempunyai visi yaitu terwujudnya sistem transportasi yang handal dan terintegrasi. Untuk mewujudkan visi Dinas Perhubungan tersebut maka ditetapkan misi Dinas Perhubungan yaitu meningkatkan sistem transportasi yang aman, tertib, dan nyaman.

2. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang

Tugas dan fungsi Dinas Perhubungan pada prinsipnya dimaksudkan memberikan pedoman dalam menjalankan visi dan misi supaya dapat berjalan dengan efisien, efektif dan rasional sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan. Adapun tugas pokok dan fungsi tersebut yaitu:

Tugas Pokok

Dinas Perhubungan melaksanakan tugas pokok penyusunan dan pelaksanaan kebijakan daerah di bidang perhubungan.

Fungsi

- a. Perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- b. Penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis dan Rencana Kerja di bidang perhubungan;

- c. Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi;
- d. Pengembangan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
- e. Pengoperasian dan pemeliharaan terminal;
- f. Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan kebandarudaraan;
- g. Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas;
- h. Pengembangan dan pengelolaan perparkiran;
- i. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor;
- j. Pemberian pertimbangan teknis perijinan di bidang perhubungan;
- k. Pemberian dan pencabutan perijinan di bidang perhubungan;
- l. Pelaksanaan kegiatan bidang pemungutan retribusi;
- m. Pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan, keputakaan dan kearsipan;
- n. Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);
- o. Penyusunan dan pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP);
- p. Pelaksanaan fasilitasi pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan/atau pelaksanaan pengumpulan pendapat pelanggan secara periodik yang bertujuan untuk memperbaiki kualitas layanan;
- q. Pengelolaan pengaduan masyarakat di bidang perhubungan;
- r. Penyampaian data hasil pembangunan dan informasi lainnya terkait layanan publik secara berkala melalui web site Pemerintah Daerah;
- s. Penyelenggaraan UPT dan jabatan fungsional;
- t. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;

- u. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

3. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang

Pengurus Dinas Perhubungan Kota Malang Masa jabatan 2017-2022 adalah :

Kepala Dinas : Kusnadi, S.sos

Sekretariat

Ketua : Dra. Muji Rahayu

Sub Bagian Penyusunan Program : Baiq Nurlaili, SE. MM

Sub Bagian Keuangan : Hery Sulistyorini, SE

Sub Bagian Umum : Ismungirah, S.sos

Bidang Lalu Lintas

Ketua : Agoes Moeliadi, ATD, MT

Seksi Manajemen dan rekayasa lalu lintas : Edy Sukiswo, A. Ks, M. Si

Seksi Pengelolaan Sarana Transportasi : Drs. Daryono

Bidang Angkutan

Ketua : Ir. Ngoedijono, Ms. Tr

Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek : Heru Agus Triwibowo, SH

Seksi Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek : Riko Indra Darmawan, SH

Seksi Angkutan Barang, Hewan, Angkutan Khusus, : Heriono, S.Pd

dan Kebandarudaraan.

Bidang Pengendalian Dan Ketertiban

Ketua : Drs. G. Raymond Hatigoran, M.M. AP

Seksi Pengendalia : Herry Santoso, SH

Seksi Ketertiban : Edy Utomo

Bidang Perparkiran

Ketua : Drs. Moch. Syamsul Arifin

Seksi Pendataan : Hary Dwi Yudianto, S. Psi

Seksi Pemungutan : Drs. Herbert Irianto Simamora, MM

Seksi Pengawasan dan Pembinaan : Tigor Nainggolan, SIP, MM

UPT Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB)

Ketua : Arisandy SatrioAnggoro, SH, M.Hum

UPT Terminal Arjosari dan Madyopuro

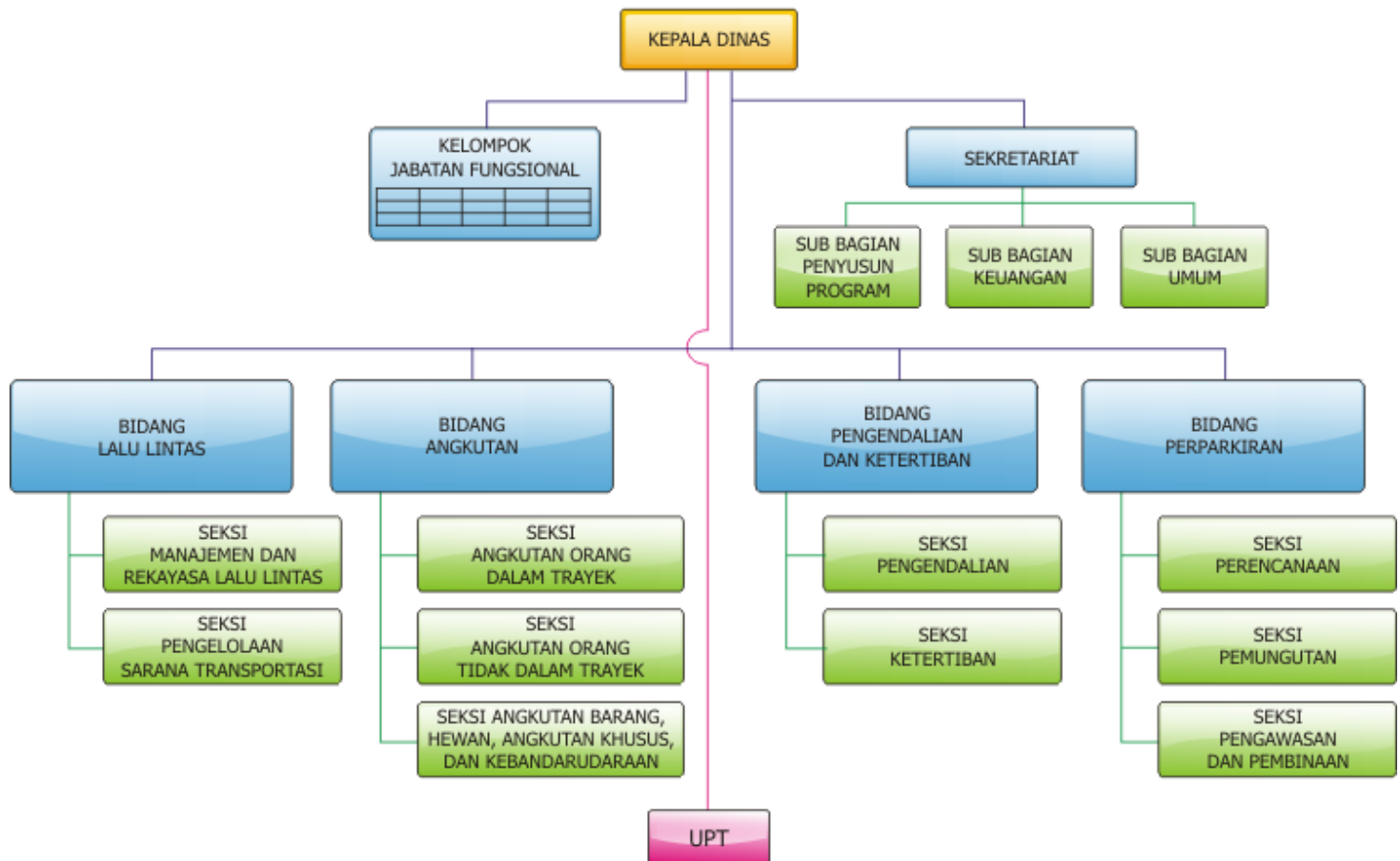
Ketua : Hadi Supeno, SH

UPT Terminal Tlogomas dan Mulyorejo

Ketua : Drs. Imam Efendi, MM

Bagan 1.1

STRUKTUR ORGANISASI DINAS PERHUBUNGAN



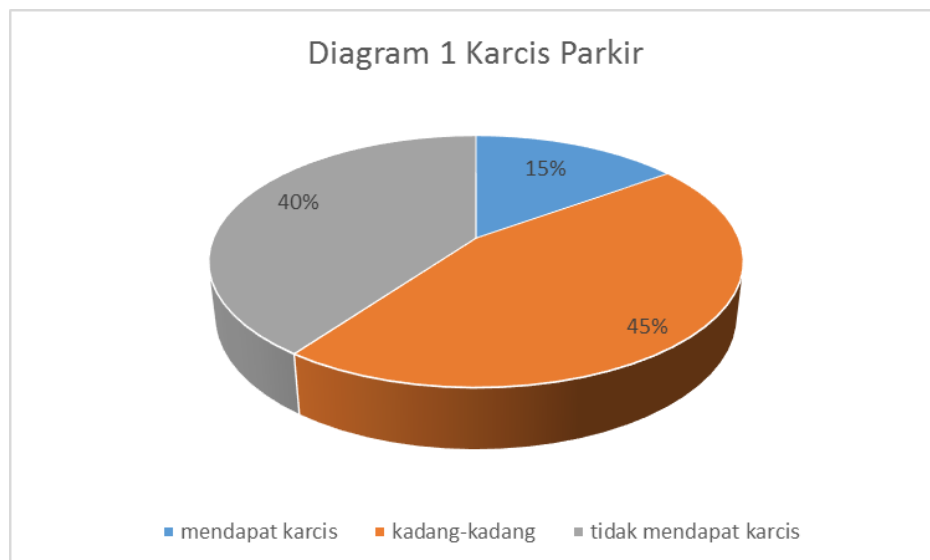
C. Implementasi Pasal 17 Ayat (1) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 Tentang Pengelolaan Tempat Parkir.

Implementasi Pasal 17 Ayat (1) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 tentang pengelolaan tempat parkir terkait pelayanan parkir di tepi jalan umum merupakan tindakan atau perbuatan yang dilakukan oleh setiap orang pengguna jasa parkir setelah membayar retribusi dikatakan belum efektif.

Dalam Pasal 17 Ayat (1) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 menyatakan:

“Pembayaran pelayanan jasa tempat parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1), diberikan bukti pembayaran berupa karcis parkir. Namun pada fakta di lapangan masih banyak petugas atau juru parkir yang tidak memberikan pelayanan yang sesuai dengan tidak memberikan karcis parkir sebagai tanda bukti pembayaran retribusi parkir.

Diagram 1.1



Sumber : data primer

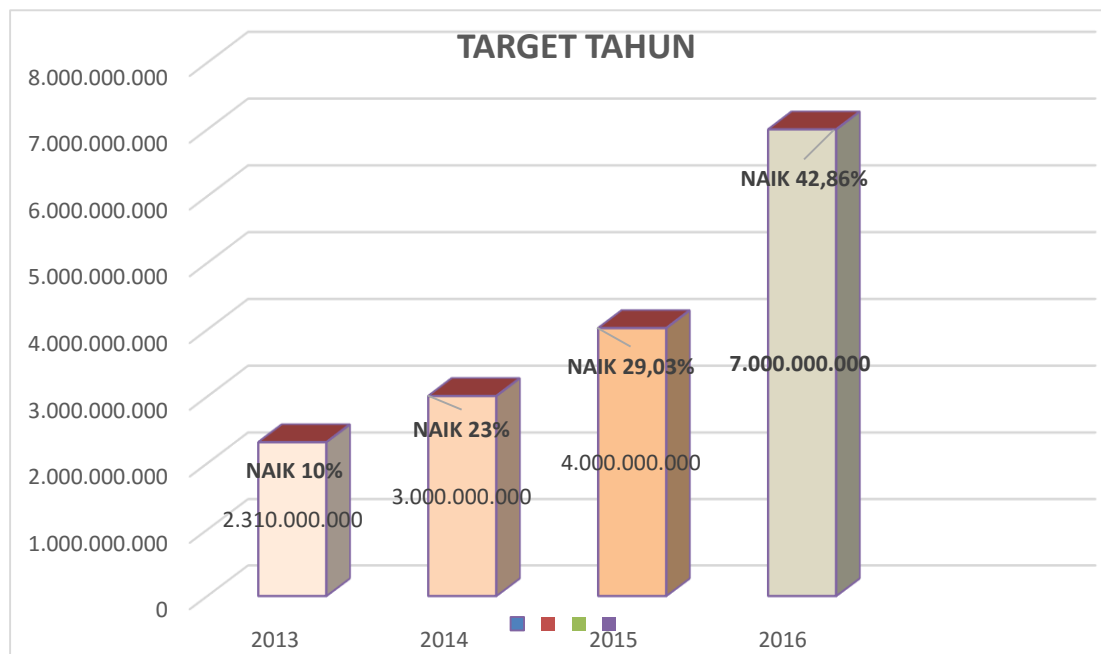
Berdasarkan diagram diatas ditemukan fakta didalam pengelolaan parkir ditepi jalan umum, banyak responden yang menyatakan bahwa responden tidak pernah mendapatkan karcis ketika memarkirkan kendaraan mereka. Sebanyak 45% responden yang menyatakan tidak pernah mendapatkan karcis parkir, sedangkan yang menyatakan mendapatkan karcis parkir hanya 15% responden, sisanya 40% responden menjawab kadang-kadang mendapatkan karcis parkir.

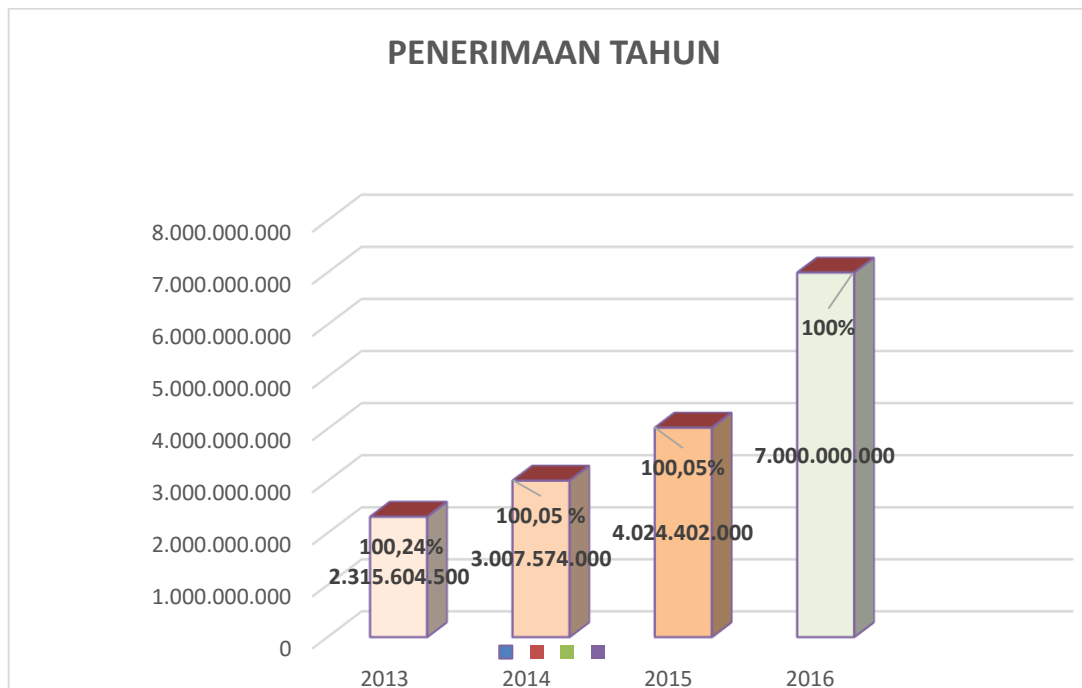
Sebenarnya jika dilihat dari aspek pemerintah dalam hal Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang bersumber dari parkir, hasil yang didapatkan sudah maksimal. Dari hasil wawancara penulis dengan Kasi Pendataan Perparkiran sistem yang digunakan adalah sistem target yang diberikan kepada juru parkir.

Berikut adalah data perolehan pendapatan dari retribusi parkir dalam empat tahun belakang yaitu dari tahun 2013 sampai dengan tahun 2016.

Diagram 1.2

Target dan Penerimaan Retribusi Parkir





Berdasarkan data diatas dapat dijelaskan pada tahun 2013 target retribusi parkir naik 10% dari tahun sebelumnya yaitu sebesar Rp 2.310.000.000, dengan hasil yang terealisasikan sebesar 100,24 % yaitu senilai Rp 2.315.604.500. Pada tahun 2014 target retribusi naik 23% dari tahun 2013 yaitu sebesar Rp 3.000.000.000, dengan hasil yang terealisasikan sebesar 100,05 % yaitu senilai Rp 3.007.574.000. Pada tahun 2015 target retribusi naik 29,03% dari tahun 2014 yaitu sebesar Rp 4.000.000.000, dengan hasil yang terealisasikan sebesar 100,05% yaitu senilai Rp 4.024.402.000. Pada tahun 2016 target retribusi naik 42,86% yaitu sebesar Rp 7.000.000.000, dengan hasil yang terealisasikan sebesar 100% yaitu sebesar Rp 7.000.000.000.

Dari hasil pendapatan tahun 2013 sampai dengan tahun 2016 hasil yang didapat selalu diatas target yang ditetapkan. Hasil pendapatan retribusi dihitung menggunakan jumlah karcis parkir yang keluar yang telah disetorkan oleh juru parkir. Tentunya hal

ini menjadi hal yang positif bagi Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan sistem target yang diberlakukan oleh Pemerintah berjalan dengan sangat efektif. Namun ketika target itu terpenuhi ada beberapa indikasi kecurangan yang dilakukan oleh juru parkir yang salah satunya tidak memberikan karcis parkir kepada pengguna jasa parkir, yang seharusnya uang parkir masuk ke retribusi justru masuk ke dompet juru parkir. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya keluhan masyarakat karena tidak diberikan karcis parkir ketika memarkirkan kendaraannya.

Pengelolaan parkir di kota Malang saat ini masih terdapat kekurangan dalam pelaksanaannya jika mengacu pada pelaksanaan penegakan peraturan daerah dan pengawasan pelayanan publik. Ada beberapa faktor yang seharusnya diperhatikan dalam hal penegakan peraturan daerah agar pelaksanaannya berjalan dengan baik diantaranya faktor hukumnya sendiri yang sudah jelas penyelenggaraannya dan sudah ada peraturan pelaksanaan yang dibutuhkan untuk menerapkan hukum tersebut. Kedua adalah faktor penegak hukum. Penegak hukum dalam pengelolaan parkir di kota Malang masih belum berjalan maksimal, penegak hukum yang dimaksud adalah pihak pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum. Bisa berasal dari satpol pp, pengawas dari Dinas Pehubungan, Satuan Kerja Perangkat Daerah, Polisi. Untuk penegakan hukum pengelolaan atau penyelenggaraan parkir di tepi jalan umum di Kota Malang masih belum terpenuhi karena masih banyak juru parkir yang melakukan penarikan liar atau tidak memberikan karcis sebagai tanda bukti pembayaran. Ketiga faktor sarana atau fasilitas pendukung untuk penyelenggaraan parkir masih kurang, baik untuk lapangan maupun untuk penegak hukum terkait pengawasan di lapangan.

Keempat adalah faktor dari masyarakat kota Malang yang mendukung pengelolaan parkir di kota Malang belum maksimal. Masih banyak masyarakat yang membayar uang parkir kepada juru parkir yang tidak memberikan karcis parkir, yang seharusnya karcis itu sangatlah penting sebagaimana yang dimaksud dalam tujuan pengelolaan tempat parkir yaitu:

1. Mengatur kendaraan yang parkir dengan memperhatikan dampak parkir terhadap lingkungan sekitar;
2. Menjamin keteraturan, ketertiban dan kenyamanan lingkungan di sekitar tempat parkir;
3. Mengantisipasi dan menekan seminimal mungkin tindak kejahatan pada kendaraan ditempat parkir;
4. Memberikan perlindungan kepada masyarakat yang mermarkir kendaraannya terhadap bahaya, kerugian dari tindak kejahatan ditempat parkir yang telah ditentukan.

Fungsi dari karcis itu sendiri selain sebagai alat bukti pembayaran yang sah juga sebagai bukti perjanjian penitipan kendaraan bermotor yang sah antara pengguna jasa parkir dan juru parkir, sehingga apabila ada hal yang membahayakan kendaraan bermotor, kerugian maupun tindakan kejahatan karcis parkir bisa digunakan sebagai alat perlindungan hukum pengguna jasa parkir.

Selain keempat faktor diatas, pengelolaan parkir juga harus mengacu pada pengawasan dan pengendalian pelayanan publik dikarenakan penyelenggaraan parkir ini berhubungan langsung dengan masyarakat. Adapun asas-asas yang perlu

diperhatikan dan dijadikan landasan dalam pelayanan publik diantaranya adalah asas transparansi, asas partisipasi, dan asas kesamaan hak.

Asas transparansi yaitu bersifat terbuka, mudah, dan dapat diakses semua pihak, disediakan secara memadai dan mudah dimengerti. Apabila asas ini diterapkan maka masyarakat akan mengetahui apa yang diharapkan pemerintah terhadap peraturan daerah yang telah dibentuk.

Asas partisipasi mendorong peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik khususnya penyelenggaraan parkir dengan memperhatikan aspirasi, kebutuhan, dan harapan masyarakat. Dengan hal tersebut maka pemerintah dapat mengetahui apa saja yang dibutuhkan oleh masyarakat, menutupi kekurangan yang ada dan dapat melaksanakan penyelenggaraan parkir dengan maksimal.

Selanjutnya adalah asas kesamaan hak yang tidak membedakan suku, ras, agama, golongan, gender dan status ekonomi dalam melaksanakan pelayanan publik.

Pengawasan dan pengendalian layanan publik juga harus dilakukan dalam penyelenggaraan parkir. Menurut Prajudi Atmosudirdjo, pengawasan adalah proses kegiatan yang membandingkan apa yang dijalankan, dilaksanakan, atau diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan, atau diperintahkan. Dalam pelaksanaannya, penyelenggaraan pengelolaan parkir masih terdapat ketidaksesuaian dengan apa yang dimaksud dengan pengawasan. Sering kali banyak pelaksanaan dilapangan masih tidak sesuai dengan apa yang diharapkan, bahkan tidak sesuai dengan apa yang ada dalam Peraturan Daerah yang mengatur.

Untuk pengawasan pelayanan publik terdapat dua macam bentuk pengawasan, yaitu pengawasan internal dan pengawasan eksternal. Dalam pengelolaan parkir di kota

malang, pengawasan internal saat ini dilakukan langsung oleh Dinas Perhubungan kota Malang melalui petugas pengawas yang diterjunkan ke lapangan. Sedangkan pengawasan eksternal dapat dilakukan oleh masyarakat. Oleh karena itu masyarakat harus aktif berperan dalam melakukan pengawasan apabila terdapat kecurangan dari petugas parkir. Namun pengawasan eksternal dan pengawasn internal tersebut belum berjalan secara maksimal, dalam pengawasan internal sangatlah tidak efisien dan efektif dan kurang optimal dikarenakan jumlah staff pengawas kurang memadai jika dibandingkan dengan banyaknya jumlah juru parkir dan jumlah titik parkir di Kota Malang.

Menurut hasil wawancara penulis dengan pihak Dinas Perhubungan bagian Pengawas Parkir terdapat 615 titik tempat parkir dikota Malang dan terdapat 3500 juru parkir di Kota Malang. Sedangkan jumlah staff bagian pengawas parkir Dinas Perhubungan Kota Malang hanya berjumlah 6 orang.

Tabel 1.7

Jumlah staf bagian pengawas parkir

No	Nama	Keterangan
1	Tigor Nainggolan,SIP,MM	Kasi. Pengawasan dan Pembinaan Bidang Perparkiran
2	Soeko Haryanto	Staff pengawas parkir
3	Mulyadi	Staff pengawas parkir

4	Imam Asfali	Staff pengawas parkir
5	Bambang Saragih	Staff pengawas parkir
6	Asnan	Staff pengawas parkir

Sedangkan pengawasan eksternal saat ini masih berjalan kurang maksimal, karena masyarakat hanya bisa menuntut dan acuh apabila terjadi kecurangan. Hal ini dapat menghambat proses pengawasan dan pengendalian pengelolaan parkir ini.

D. Berbagai Kendala Yang Timbul dalam Pelaksanaan pasal 17 Ayat (1) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 Tentang Pengelolaan Tempat Parkir.

Beberapa kendala telah dialami Dinas Perhubungan Kota Malang dalam proses pelaksanaan pasal 17 ayat (1) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 Tentang Pengelolaan Tempat Parkir. Masalah eksternal maupun internal terjadi dalam penerapan pasal tersebut, diantaranya adalah :

1) Masalah Internal

Masalah Internal Timbul dari faktor pengawasan, pengawasan yang dimaksud adalah pengawasan dari Dinas Perhubungan Kota Malang. Pengawasan merupakan suatu hal yang harus dilakukan secara tegas dan dilakukan secara berulang-ulang dan terus menerus, sebab apabila pengawasan tidak dilakukan secara tegas dan tidak ada tindakan terhadap pelanggar , pelanggaran akan dilakukan dan diulang oleh juru parkir karena merasa tidak mendapatkan hukuman terhadap pelanggaran yang telah mereka

lakukan. Juru parkir nakal atau yang melakukan pelanggaran cenderung bisa bersikap disiplin atau mematuhi aturan yang ada apabila diawasi oleh petugas, dan sebaliknya apabila merasa tidak diawasi petugas juru parkir cenderung melakukan pelanggaran di lapangan.

Dalam hal pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang mempunyai beberapa kendala dilapangan yaitu:

a. Kurangnya Jumlah Staf Pengawas Parkir di Kota Malang

Jumlah staf pengawas perparkiran Dinas Pehunungan Kota Malang saat ini hanya 6 orang, sedangkan jumlah titik parkir di kota Malang ada 615 titik dengan jumlah juru parkir sebanyak 3500 orang. Seiring dengan banyaknya jumlah juru parkir dan sedikitnya jumlah pengawas yang tidak sebanding maka banyak juru parkir yang memanfaatkan hal ini karena pengawas tidak melakukan pengawasan kesemua sektor titik parkir.

Minimnya jumlah petugas bagian pengawas dan pemantauan lapangan disinyalir karena kurangnya koordinasi antara Dinas Perhubungan Kota Malang dengan Instansi Pemerintah lainnya.

b. Jam Operasional Pengawasan yang Hanya Terpaut Jam Kerja Dinas Perhubungan Kota Malang

Staf bagian pengawas hanya melakukan aktivitas pengawasan sesuai dengan jam kerja Dinas sehingga kegiatan perparkiran diluar jam kerja dinas tidak terpantau, dan laporan masyarakat tentang masalah kecurangan juru parkir hanya bisa diterima ketika jam kerja Dinas Perhubungan, ini juga menjadi salah satu faktor kendala dalam pengelolaan parkir di Kota Malang.

c. Fasilitas Untuk Kegiatan Pengawasan

Dalam hal fasilitas penunjang yang dibutuhkan staf bagian pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang untuk melakukan pengawasan masih kurang. Dari hasil wawancara dengan salah satu pengawas parkir Dinas Perhubungan Kota Malang, mereka berharap adanya fasilitas yang memadai untuk melakukan pengawasan, seperti kendaraan dinas yang sudah tidak memungkinkan untuk melakukan pengawasan bisa diganti, ataupun ditambah sehingga lebih mudah untuk melakukan kegiatan pengawasan, posko pengawasan juga diperlukan untuk berteduh.

d. Sosialisasi Juru Parkir dari Dinas Perhubungan Kota Malang

Masih kurangnya sosialisasi dari Dinas Perhubungan yang diberikan kepada juru parkir dalam hal pelayanan parkir di Kota Malang dan komunikasi yang kurang antara staf pengawas parkir dengan juru parkir di lapangan.

2) Masalah Eksternal

Masalah Eksternal timbul dari Masyarakat, dari masyarakat juga terdapat faktor penghambat dalam pengelolaan parkir di Kota Malang serta menjadi kendala dalam proses pengawasan yg dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang. Masih banyak masyarakat yg acuh terhadap pelaksanaan pasal 17 ayat (1) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 tentang pengelolaan tempat parkir. Masih banyak masyarakat yang membayar uang parkir tanpa mendapatkan karcis sebagai hak perlindungan kendaraan mereka saat ditempat parkir. Dan masih banyak masyarakat yang tidak mengetahui pentingnya karcis parkir, dari hasil wawancara dengan masyarakat kota Malang, alasan mereka tetap memberi uang parkir kepada juru parkir

karena sudah menjadi kebiasaan, dan merasa sungkan atau takut jika harus meminta karcis parkir.

E. Upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam Pelaksanaan Pasal 17 Ayat (1) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 Tentang Pengelolaan Tempat Parkir.

Dalam upaya penyelesaian masalah pengawasan dan pengelolaan tempat parkir, Dinas Perhubungan Sebagai instansi terkait telah melakukan beberapa upaya dalam penyelesaiannya. Beberapa upaya adalah sebagai berikut:

1) Menambah jumlah petugas pengawas parkir

Penambahan jumlah petugas pengawas parkir sangatlah diperlukan agar seimbang dengan banyaknya jumlah titik parkir di kota Malang, dan mempermudah petugas pengawas untuk menjangkau seluruh titik parkir di kota Malang saat melakukan pengawasan, sehingga proses atau kegiatan pengawasan bisa berjalan maksimal.

2) Melakukan pembinaan terhadap juru parkir

Demi meningkatkan kualitas dan tanggung jawab kerja juru parkir maka sangat perlu dilakukan pembinaan , agar mereka lebih sadar akan tanggung jawab mereka di lapangan.

3) Sosialisasi kepada masyarakat

Melakukan sosialisasi kepada masyarakat melalui media sosial, elektronik ataupun media cetak seperti koran untuk ikut berperan aktif dalam melakukan proses pengawasan parkir.

4) Penambahan Fasilitas Pengawasan

Mengganti fasilitas yang tidak memungkinkan untuk membantu proses pengawasan dengan yang baru, seperti mobil dinas sebagai fasilitas untuk melakukan proses pengawasan serta pos pengawas untuk petugas pengawas.

5) Pemberian Sanksi

Memberi sanksi yang tegas kepada juru parkir yang melakukan pelanggaran. Adapun sanksi yang akan diberikan yaitu:¹

- a. Peringatan secara Lisan
- b. Teguran Surat Peringatan tertulis sebanyak 1 (satu) kali,
- c. Tindak Pidana Ringan (Tipiring);
- d. Pencabutan Surat Penunjukan dan KTA (Kartu Tanda Anggota)
- e. Penghentian kegiatan Perparkiran;
- f. Apabila pengelola Bebas parkir tidak memiliki ijin maka akan dilakukan penghentian kegiatan parkir dan akan diambil alih oleh Dinas Perhubungan.

¹ <http://dishub.malangkota.go.id/layanan-publik/prosedur-penyelenggaraan-perparkiran-dinas-perhubungan-kota-malang/>